DZIENNIK ZARZĄDZEŃ

DYREKCJI OKRĘGOWEJ KOLEI PAŃSTWOWYCH W WILNIE.

Rok XVII Wilno, dnia 20 marca 1937 r. Nr 4.

SPIS TREŚCI:

Część A.

Sprawy służby ruchowej.

Poz. 20. Okólnik dyrektora k. p. z dn. 15 lutego 1937 r. Nr 37 o zwiększeniu nadzoru nad czynnościami służby wykonawczej . . . . . . str. 29

Poz. 21. Okólnik dyrekcji o. k. p. z dn. 11 marca 1937 r. Nr 38 w sprawie telegramów meteorologicznych „Centromet Warszawa" . . . . . str. 31

Poz. 22. Okólnik dyrekcji o. k. p. z dn. 12 marca 1937 r. Nr 39 o postępowaniu z wagonami towarowymi w razie zauważenia na nich różnych numerów inwentarzowych . . . . . . str. 31

Poz. 23. Okólnik dyrekcji o. k. p. z dn. 16 marca 1937 r. Nr 40 w sprawie dostarczania wagonów właściwych serii pod przewóz mięsa oraz żywych zwierząt do Niemiec i tranzytem przez Niemcy . . . . str. 32

Sprawy służby handlowo-taryfowej.

Poz. 24. Okólnik dyrekcji o. k. p. z dn. 7 stycznia 1937 r. Nr 22 o postępowaniu z międzynarodowymi deklaracjami celnymi, dołączanymi do listów przewozowych . . . . str. 37

Poz. 25. Okólnik dyrekcji o. k. p. z dn. 16 stycznia 1937 r. Nr 23 o przejazdach pensjonistów wojskowych . . . . str. 38

Poz. 26 Okólnik dyrekcji o. k. p. z dn, 18 stycznia 1937 r. Nr 24 o uzupełnianiu pomocniczych wykazów stacyj, przejazdach na kursy i obozy PW i WF, sprawdzaniu bezpłatnych biletów pracowników P.K.P. i przewozie w wagonach osobowych wózków dla dzieci . . . . str. 39

Poz. 27. Okólnik dyrekcji o. k. p. z dn. 29 stycznia 1937 r. Nr 25 o stosowaniu taryfy specjalnej „WR—1" . . . . str. 40

Poz. 28. Okólnik dyrekcji o. k. p. z dn. 3 lutego 1937 r. Nr 26 o ustaleniu granicznych stacyj przejścia . . . . str. 40

Poz. 29. Okólnik dyrektora k. p. z dn. 15 marca 1937 r. Nr 27 o postępowaniu z przesyłkami wagonowymi, przeznaczonymi do st. „Wu" wzgl. do ładowni publicznej i załadowaniu na tych punktach . . . . str. 40

Sprostowanie błędów.

. . . . str. 44

Część A.

SPRAWY SŁUŻBY RUCHOWEJ.

20.

Okólnik dyrektora k. p. z dn. 15 lutego 1937 r. Nr 37 o zwiększeniu nadzoru nad czynnościami służby wykonawczej.

Przeprowadzone badania ostatnich wypadków z pociągami wykazały, iż spowodowane one były przeważnie niedbałym załatwieniem i obsługiwaniem pociągów oraz nieprzestrzeganiem przepisów i instrukcji, zarówno, przez pracowników stacyjnych, jak i przez drużyny pociągowe.

Winę za taki stan rzeczy ponoszą również i organa kontrolne i nadzorcze, bowiem w trakcie badań nad wypadkami spostrzeżono, że nieprzepisowe postępowanie pracowników częstokroć nie miało bynajmniej charakteru uchybienia, lecz było często przez

nich uprawiane przy załatwianiu ich czynności służbowych. Nieraz pracownik, stojąc wobec pewnego zadania służbowego w rozwiązaniu tego zadania pozwala sobie na pewne odchylenie od przepisów, a gdy to odchylenie pozostanie narazie bez następstw, zaczyna je często stosować, aż dochodzi do wypadku; nie mogło by to mieć miejsca, gdyby czynności tego pracownika były należycie kontrolowane przez powołane organa kontrolne i nadzoru.

Polecam p. p. naczelnikom oddziałów ruchowo-handlowych, naczelnikom parowozowni, kontrolerom ruchu i zawiadowcom stacyj ściśle sprawdzać i kontrolować jaknajczęściej prace podległych pracowników i nietolerować pod żadnym pozorem uchybień narażających ruch na niebezpieczeństwo, a w szczególności dopilnować, aby:

I. dyżurni ruchu:

1) nie wyręczali się niepowołanymi pracownikami przy wykonywaniu swych czynności,

2) dokonywali przepisowo zapisów w dziennikach telegramów zapowiadawczych,

3) nie wyprawiali na liniach jednotorowych pociągów kursujących na podstawie telegraficznego porozumienia bez otrzymania na to telegraficznej zgody od stacyj sąsiednich, a na liniach dwutorowych — bez otrzymania telegramu zapowiadawczego o przybyciu uprzednio wysłanego pociągu,

4) nie dawali polecenia na nastawienie semaforów na „wolna droga“ bez uprzedniego upewnienia się, czy droga przebiegu dla danego pociągu jest rzeczywiście wolna,

5) wyprawiali i przepuszczali osobiście pociągi na tych stacjach, gdzie obecność dyżurnego ruchu przy tym obowiązuje,

6) regulowali bieg pociągów przy krzyżowaniu lub wyprzedzaniu z takim wyliczeniem, aby pierwszeństwo miały pociągi wyższej kategorji oraz pamiętali, aby pociągów pośpiesznych bez koniecznej ku temu potrzeby nie przepuszczać po torach w kierunku na zboczenie, (stosując się przy tym ściśle do § 38 ust. 1 przepisów R 1),

7) sprawdzali na stacjach początkowych, czy składy pociągów zestawianę są przepisowo, oraz czuwali na stacjach przejściowych, aby wagony były prawidłowo doczepiane,

8) nie potwierdzali przybycia pociągu bez uprzedniego stwierdzenia, że istotnie pociąg przybył na stację w całym składzie.

II. nastawniczowie i zwrotniczowie:

1) przed zameldowaniem dyżurnemu ruchu o gotowości drogi przebiegu, sprawdzali na swoim posterunku i porozumiewali się z posterunkami sąsiednimi, czy droga przebiegu dla oczekiwanego pociągu jest faktycznie wolna,

2) nie przestawiali pod żadnym pozorem zwrotnic pod będącym w biegu taborem,

3) oświetlali prawidłowo i w czasie przepisowym sygnały na semaforach, tarczach ostrzegawczych i zwrotnicach,

4) wstrzymywali we właściwym czasie pracę manewrową na torach, na których manewry mogłyby zagrażać niebezpieczeństwem przejeżdżającemu pociągowi,

5) sprawdzali dokładnie, czy pociąg ma na końcu właściwe sygnały,

III. maszyniści i pomocnicy maszynistów:

1) wykonywali osobiście każdy w swoim zakresie powierzoną im pracę,

2) zwracali baczną uwagę na położenie sygnałów,

3) nie przekraczali dozwolonych szybkości,

4) nie uruchamiali parowozu w czasie nieobecności, czy to maszynisty, czy to pomocnika maszynisty,

IV. kierownicy pociągów:

1) czuwali, aby pociąg posiadał wymagany ciężar hamowany i hamulce były obsadzone przepisowo,

2) zabezpieczali pociąg w razie postoju na szlaku przed najechaniem na niego następnego pociągu,

3) zwracali baczną uwagę na położenie sygnałów oraz na przepisowe dawanie sygnałów przez drużynę konduktorską,

4) dokładnie czuwali nad bezpieczeństwem podczas ruchu pociągu i przy wykonaniu pracy manewrowej.

Zaznaczam, że obecnie będę stosował bardzo ostre represje w stosunku do tych pracowników, którzy w swych czynnościach służbowych dopuszczą się jakichkolwiek odchyleń od przepisów bezpieczeństwa ruchu, nawet i wtedy, gdy takie odchylenie nie spowoduje wypadku, oraz podkreślam, iż każdo-

razowo w takich przypadkach będę rozpatrywał, czy winni pracownicy byli w swych czynnościach dostatecznie kontrolowani przez powołane organa kontrolne i nadzoru.

Stosownie do powyższego, polecam, przy pierwszym pouczeniu odnośnych pracowników służb ruchu i mechanicznej, ogłosić im, dotyczącą ich, treść niniejszego okólnika, podkreślając im, potrzebę ścisłego stosowania przepisów i starając się wpoić im to, jako najważniejszy obowiązek przy ich pracy.

Ponadto polecam pracowników, którzy podczas egzaminu sprawdzającego, czy też badań psychotechnicznych, wykażą kwalifikacje niedostateczne, — usuwać niezwłocznie od czynności związanych bezpośrednio z ruchem pociągów.

Nr I/4 b/w/195/7/37.

21.

Okólnik dyrekcji o. k. p. z dnia 11 marca 1937 r. Nr 38 w sprawie telegramów meteorologicznych „Centromet Warszawa".

Ministerstwo Komunikacji zawiadomiło, że w związku z wprowadzeniem przez Państwowy Instytut Meteorologiczny nowego planu nadawania telegramów meteorologicznych, poczynając od dnia 15 marca r. b. niektóre stacje meteorologiczne będą nadawały za pośrednictwem telegrafu kolejowego telegramy meteorologiczne z adresem skróconym „Centromet Warszawa".

Wspomniane telegramy, z adresem „Centromet Warszawa", będą nadawane do telegrafu kolejowego odpowiednich stacyj kolejowych w godzinach: 1 min. 45, 7 min. 45, 13 min. 45 i 18 min. 45 i powinny być odbierane przez biura telegrafu kolejowego niezwłocznie po zgłoszeniu przez stacje meteorologiczne.

Odebrane telegramy „Centromet Warszawa", Dyrekcja poleca niezwłocznie kierować do odpowiedniego najbliższego urzędu pocztowo-telegraficznego (ze służbą nieprzerwaną dzień i noc — oznaczonych w spisie urzędów pocztowo-telegraficznych literą „N"). Telegramy te należy traktować jako terminowe i mają one pierwszeństwo przed telegramami „Metinst Warszawa", „Metwojsk Warszawa" i „Lotmet".

Przekazywanie telegramów z adresem „Metinst Warszawa", „Metwojsk Warszawa" i „Lotmet" pozostaje bez zmian.

Zarządzenie o uzupełnieniu wykazu skrótów telegraficznych adresem: „Centrala Meteorologiczna Państwowego Instytutu Meteorologicznego", będzie ogłoszone w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji.

Powyższe należy ogłosić wszystkim dyżurnym telegrafu i telefonów za pokwitowaniem.

Nr. I. 1-e. 86/10/37.

22.

Okólnik dyrekcji o. k. p. z dnia 12 marca 1937 Nr. r 39 o postępowaniu z wagonami towarowymi w razie zauważenia na nich różnych numerów inwentarzowych.

W ostatnim czasie zachodzą częste przypadki ujawnienia wagonów towarowych, a zwłaszcza platform Pdk i Pddk ze ścianami i kłonicami, o numeracji innych wagonów.

Wynika to z tego, że przy ładowaniu — wyładowywaniu jednocześnie kilku platform, tej samej serii i konstrukcji, robotnicy nie zwracają uwagi na numery odjętych luźnych części i zakładają je na dowolny wagon, a służba stacyjna włącza takie wagony do pociągów bez sprawdzenia, czy numery luźnych części odpowiadają właściwym numerom wagonu, według oznaczenia na jego ostojnicach.

W celu uniknięcia wynikającego stąd nieporządku, Dyrekcja poleca, ażeby służba stacyjna ruchowo-handlowa przy zwrocie wanów po wyładunku, oraz przed włączeniem ich do pociągu, jako też i służba pociągowa przy przyjmowaniu składów pociągów—zwracała uwagę na wagony z luźnymi częściami i sprawdzała, czy wszystkie luźne części posiadają jednakowe numery i znajdują się na właściwym wagonie.

Należy zwracać szczególną uwagę na prawidłowe umieszczenie luźnych części na platformach przy wyładunku transportów wojskowych.

W razie ujawnienia wagonu próżnego z luźnymi częściami innego wagonu i niemożności odnalezienia i założenia części z właściwymi numerami, należy zakwestjonowany wagon przekazać do najbliższej parowozowni, przy nalepkach koloru czerwonego serii „M" nr 53.

Ujawnione wagony w stanie ładownym, z kilku numerami, podlegają skierowaniu do parowozowni po wyładunku na stacji docelowej. Stacja, która ujawniła nieprawidłowość i nie mogła jej usunąć, powinna okartkować zakwestionowany wagon zielonymi nalepkami M. nr 52.

Zawiadowcy stacyj i kierownicy ekspedycyj pouczą o tym należycie właściwy personel liniowy.

Otrzymane wagony z kilku numerami na luźnych częściach wagonów, parowozownie doprowadzają do porządku, przemalowując niezgodne numery na luźnych częściach według numeru wagonu oznaczonego na ostojnicach.

O dokonaniu przemalowania niewłaściwych numerów, na luźnych częściach wagonów, parowozownia powiadamia wydział mechaniczny (dział wagonowy).

Nr. I. 3-c—12/211/37.

23.

Okólnik dyrekcji o.k.p. z dnia 16 marca 1937 r. Nr 40 w sprawie dostarczania wagonów właściwych serii pod przewóz mięsa oraz żywych zwierząt do Niemiec i tranzytem przez Niemcy.

(1) W związku z zawartym Polsko-Niemieckim układem handlowym, z ważnością od 15 marca 1934 roku, zostało wznowione na stacjach PKP przyjmowanie przesyłek mięsa i zwierząt żywych z przeznaczeniem do stacyj kolei niemieckich, oraz tranzytem przez te koleje, z zachowaniem następujących warunków: nieprzepuszczalność podłóg i ścian wagonów, oraz taka ich konstrukcja, aby wyciekanie części płynnych oraz wypadanie części stałych ze względu na zarodki zarazy było niemożliwe.

(2) Do przewozu zwierząt i mięsa do stacyj kolei niemieckich i przez koleje niemieckie powinny być używane tylko niżej wymienione rodzaje (serie) wagonów PKP z podanymi wyżej zastrzeżeniami.

1) Wagony kryte rodzaju K—**do przewozu koni:** należy jednak zwracać uwagę, aby przynajmniej podłogi tych wagonów były w stanie dobrym.

2) **Do przewozu gęsi** powinny być używane, narazie warunkowo, wagony serii Sngm z ruchomymi korytkami typu F bez przegród wewnętrznych i typu F-1-a z przegródkami wewnętrznymi.

Należy również wykorzystać do załadowania gęsi czteropodłogowe wagony pochodzenia niemieckiego (rodzaju S) z klapami wentylacyjnymi na ścianach bocznych.

3) **Do przewozu kur i ptactwa** należy używać wagonów z klatkami serii Skg, oznaczonych numerami od 715501 do 715570, z których nnr 715562, 715563 i 715564 przydzielone są do st. Wilno.

Wagon Skg posiada 100 klatek i powierzchnia podłogi wagonu wynosi 21 m^2.

4) **Do przewozu świń, owiec, kóz, cieląt i t. p.** należy używać wyłącznie specjalnych wagonów dwupodłogowych serii Stn, z których nnr 711007, 711008 przydzielone zostały do st. Brześć Pol., nrr 711009, 711010— do st. Wołkowysk C., o powierzchni ładunkowej podłogi 27,4 m^2.

W razie braku wagonów Stn można przydzielać zastępczo dwa kryte, względnie wagon specjalny Sn-Sngm, po uprzednim otrzymaniu na to zgody dyspozytora DOKP który w tej sprawie powinien porozumieć się z dyspozytorem Ministerstwa Komunikacji.

Jednocześnie należy uprzedzić nadawcę, że użycie wagonów zastępczych do przewozu świń z przeznaczeniem do Niemiec, będzie wymagało przeładunku żywca na granicy polsko-niemieckiej do wagonów Stn.

5) **Do przewozu bydła** należy używać specjalnych wagonów jednopodłogowych serii Stb., z których nr 750505 przydzielony jest do st. Brześć Pol. i nr 750506 — do st. Wołkowysk C.

6) **Do przewozu mięsa** powinny być używane tylko odpowiednio przystosowane wagony-lodownie ser. Slm, numery takich wagonów są wyszczególnione w wykazie lodowni, zamieszczonym w planie formowania i przebiegu zbiorowych wagonów kursowych i wagonów lodowni (część II-a załącznik 2 dodatku do służbowego rozkładu jazdy).

(3) Wagony serii Stn i Stb posiadają specjalne urządzenia, które służą do zapobiegania przenoszeniu zarazy, przez niedopusz-

czenie do wypadania z wagonów odchodów zwierzęcych.

1) Opis urządzeń, oraz sposób używania tych urządzeń przy naładunku i przewozie zwierząt, jak również wskazówki co do oczyszczania wagonów Stn i Stb, są wyszczególnione w załącznikach nnr 1 i 2.

Dyrekcja zwraca szczególną uwagę, że ładowanie lub wyładowanie zwierząt z górnego piętra wagonów Stn może odbywać się tylko przy użyciu pomostów przenośnych.

W załączniku nr 3 wyszczególnione zostały stacje, na których znajdują się pomosty przenośne, dostosowane do użycia przy naładunku zwierząt do wagonów Stn.

W razie naładunku do wagonu Stn na stacji, gdzie nie ma pomostu przenośnego, oddział ruchowo-handlowy może polecić dosłać z innej stacji potrzebny pomost, który podlega następnie zwrotowi do właściwej stacji.

Poza tym wskazane jest ostrożne manipulowanie mostkami w wagonach Stn i Stb przy naładunku zwierząt.

2) Wagonów Stn i Stb można używać wyłącznie tylko do naładunku zwierząt z przeznaczeniem do stacji kolei niemieckich i tranzytem przez te koleje.

Stan urządzeń wagonów serii Stn i Stb winien być dokładnie badany przez służbę mechaniczną i ruchu, tak przy postoju na stacji macierzystej, jak i przed użyciem do naładunku, oraz przy przejściu przez stacje graniczne i rozrządowe.

3) Zauważone braki i uszkodzenia urządzeń powinny być w sposób przewidziany przepisami stwierdzone, a to w celu doprowadzenia wagonów do stanu należytego oraz wyjaśnienia okoliczności, przy których powstał brak względnie uszkodzenie.

Naczelnicy parowozowni, naczelnicy oddziałów ruchowo-handlowych, kontrolerzy ruchu i przewozów zwrócą uwagę, ażeby właściwy personel był należycie pouczony, co do sposobu manipulowania mostkami wagonów Stn i Stb, oraz co do sposobu ładowania i oczyszczania wymienionych wagonów.

Równocześnie Dyrekcja uchyla okólnik nr RT.III.12/127 z dnia 23-III. 1934 roku i nr I.3c-12/241/34 z dnia 23-XI. 1934 r.

Nr I.3c12/217/37.

Załącznik nr 1 do okólnik nr 40
(wyciąg z pisma Min. Kom. nr MT.II 36/15 z dnia 3-VII. 1934 r.).

Opis urządzeń wagonów serii Stn, oraz sposób użycia tych urządzeń przy naładunku i przewozie zwierząt, oczyszczenia i naprawy.

1) Na dolnych i górnych podłogach wagonów ustawiono **szczelne wanny ołowiane** o wysokości 200 mm, przy czym górne krawędzie wanien umocowano wkrętkami do ścian wagonów. Wanny wykonano z blach ołowianych grub. 3 m/m, gdyż ołów dobrze przylega do nierówności podłóg, a oprócz tego jest odporny na działanie odchodów zwierzęcych, oraz środków oczyszczających i odkażających. Poza tym wanny ołowiane mogą być wykonane z jednej blachy, wskutek czego wymagają spawania lub lutowania tylko 4 rogów. Wanny wykonano zewnątrz wagonu i ustawiono przez otwór ściany szczytowej po uprzednim zdjęciu słupków i oszalowania. Dop'ero po wstawieniu wanien ustawiono słupki przegród wewnętrznych, przy czym dolne części tych słupków pokryto ochronną blachą ołowianą i szczelnie przylutowaną do spodu wanien i słupów.

W otworach drzwiowych górne krawędzie wanien przylutowano do progów drzwiowych.

3) Do dna wanny górnego piętra umocowano rury spustowe, po jednej sztuce, przy każdej ścianie szczytowej. Rury te odprowadzają płynne odchody zwierzęce do wanny dolnego piętra.

Do wanny dolnego piętra umocowano także rury spustowe, zakończone kiszkami gumowymi, które normalnie powinny być zawieszone końcówkami na umocowanych do ścian szczytowych trzymadłach tych kiszek. W tej pozycji kiszki gumowe sięgają swą górną krawędzią ponad najwyższy możliwy poziom cieczy w wannie, a poza tym zamknięte są pokrywkami, wskutek czego ciecz z wanny nazewnątrz przedostać się nie mo-

że. Tylko przy czyszczeniu wagonów kiszki gumowe powinny być opuszczone nadół.

3) Aby zwierzęta nie stały (leżały) w odchodach płynnych, oraz dla ochrony den wanieņ, wanny wyłożono kratkami poddłogowymi.

4) Znajdujące się nad wannami dolne otwory do przewietrzania o wysokości 100 m/m są osłonięte z wewnątrz wagonu okapami ochronnymi, zapobiegającymi wypadaniu odchodów zwierzęcych nazewnątrz wagonu, z zewnątrz zaś wagonu — okapami przeciwdeszczowymi.

5) Klapy ochronne i mostki wewnętrzne do ładowania. Na długości otworów drzwiowych umocowano wewnątrz wagonów do progów drzwiowych płyty na zawiasach w ten sposób, że ustawione w pozycji pionowej służą jako płyty ochronne, zapobiegające wypadaniu odchodów zwierzęcych nazewnątrz wagonu, ustawione zaś w pozycji poziomej służą jako mostki wewnętrzne do ładowania zwierząt.

W pozycji pionowej mostki te unruchamia się za pomocą, umocowanych do słupków drzwiowych, zapadek. Aby po naładowaniu wagonów mostki te nie mogły pozostać w pozycji poziomej, gdyż przestałyby odgrywać rolę płyt ochronnych, zaopatrzono je w urządzenia blokujące, składające się z łącznika i bezpiecznika, które uniemożliwiają zamknięcie drzwi suwanych, gdy mostki wewnętrzne, znajdują się w pozycji poziomej.

6) Dolne mostki zewnętrzne do ładowania. W pozycji pionowej mostki te unieruchamia się za pomocą umocowanych do słupków drzwiowych zapadek; w pozycji zaś poziomej mostki te, wspierając się na wozach lub stałych rampach, ułatwiają przeprowadzenie zwierząt przez progi drzwiowe.

W wyjątkowych wypadkach, gdyby, wsparte na wozach lub stałych rampach mostki te okazały się zbyt strome (spadziste), można na nich opierać przenośne mostki do ładowania. Te ostatnie znajdą wówczas oparcie na drewnianych listwach (progach) mostków stałych.

Aby nie uszkadzać dolnych mostków stałych przy otwieraniu ich poza obrębem ramp, umocowane pod każdymi drzwiami dolnymi po 2 sprężynujące zderzaki, na których mostki te wspierają się po ich opuszczeniu na dół.

7) Górne mostki zewnętrzne do ładowania. Stosowane dotychczas przenośne pomosty do ładowania lub wyładowywania zwierząt z górnych podłóg są tak skonstruowane, że mogą być wspierane na górnych podłogach. Dla omawianych wagonów jest to jednak niemożliwe ze względu na zastosowanie stałych progów drzwiowych, a poza tym takie pomosty przenośne nie mogłyby być wspierane na tych progach bezpośrednio, gdyż albo nie sięgałyby tak wysoko, albo wysokość prześwitu otworu drzwiowego dla przyjęcia dużych zwierząt (np. świń) byłaby zbyt mała, wobec czego pozostało by tylko wspieranie ich na szynach drzwiowych. Te ostatnie jednak wyginałyby się, gdyż nie są przystosowane do przenoszenia tak dużych obciążeń. Dla uniknięcia tego, oraz dla zabezpieczenia pomostom przenośnym pewnego oparcia, umocowano pod szynami drzwiowymi, górnych drzwi, dodatkowe podpory, podtrzymujące kątowniki długości 1600 mm.

Na tych kątownikach należy wspierać pomosty przenośne, gdyż konstrukcja omawianych wagonów przystosowana jest wyłącznie do ładowania lub wyładowywania zwierząt z górnego piętra tylko za pomocą pomostów przenośnych.

W tym celu górne mostki zewnętrzne są krótsze od dolnych (210 zamiast 500 mm), jako przeznaczone wyłącznie do przykrycia otworu między stałym progiem drzwiowym, a przednią krawędzią pomostu przenośnego.

Szerokość pomostka górnego (1430 mm) odpowiada stosowanej najczęściej szerokości wewnętrznej pomostu przenośnego.

Mostki te w pozycji pionowej unieruchamia się tak samo, jak i mostki dolne.

Nadto:

a) przed oczyszczeniem wagonów należy szczytowe kiszki gumowe opuścić na dół, wyjąć z wagonów kratki podłogowe, usunąć stałe odchody zwierzęce oraz spłukiwać wanny obficie wodą, kierując się poza tym „Przepisami o czyszczeniu i odkążaniu wagonów towarowych, użytych do przewozu zwierząt".

b) dla uniknięcia niszczenia się wagonów oraz dla uniknięcia reklamacyj ze strony Zarządu Kolei Niemieckich należy zwrócić baczną uwagę na szczelność wanien i w razie zauważenia najmniejszych zacisów wanny natychmiast naprawiać.

Naprāwa wanien może być uskuteczniana za pomocą spawania lub lutowania. Do-

tyczy to zarówno poszczególnych pęknięć, jak i wstawianych łat. Wanny należy naprawiać w wagonach — bez ich wystawiania nazewnątrz.

Dla ułatwienia służbie kolejowej ujawnienia przeciekania wanien, w podłogach wagonów wywiercono, w szachownicę, po 24 otwory średnicy 20 mm.

Poza tym wagony te zaopatrzone w kompletne kiszki hamulcowe oraz na narożnych słupkach pudeł namalowano białe paski, oznaczające, że wagony są zaopatrzone w kompletne przewody hamulca o sprężonym powietrzu (znaku główki łącznikowej na pudłach umieszczać nie należy).

Załącznik nr 2 do okólnika nr 40
(wyciąg z pisma Min. Kom. nr M.T. II. 36/51 z dnia 20-IV. 34 r.).

Opis urządzeń wagonów serii Stb oraz sposób ich użycia.

K o n s t r u k c j a:

1) Wanien ołowianych,
2) rur spustowych, zakończonych kiszkami gumowymi,
3) kratek podłogowych,
4) dolnych otworów do przewietrzania. Konstrukcja dolnych mostków zewnętrznych do ładowania w tych wagonach jest identyczna lub zbliżona do konstrukcji odnośnych urządzeń wagonów serii Stnz.

Poza tym wagony serii Stbz zaopatrzono jeszcze w następujące urządzenia specjalne.

1. Wewnętrzne drzwi suwane.

a) Zamiast klap ochronnych, które w wagonach serii Stn służą jednocześnie jako mostki **wewnętrzne** do ładowania, zastosowano w wagonach serii Stb — oprócz zewnętrznych drzwi **suwanych — jeszcze dodatkowe wewnętrzne drzwi suwane.** Drzwi te zaprojektowano jako dwuskrzydłowe, aby można było łatwiej się nimi posługiwać oraz aby sprzączki (kółka) do wiązania bydła, ze względu na otwieranie drzwi, mogły być umocowane na wewnętrznych powierzchniach ścian bocznych, bliżej otworu drzwiowego. Drzwi te zaopatrzone są również w zamykadła z bezpiecznikami oraz otwory do zamknięcia celnego.

b) Drzwi wewnętrzne są konstrukcji całkowicie żelaznej i tak skonstruowane, że zapobiegają w zupełności wypadaniu odchodów zwierzęcych nazewnątrz wagonu i przenikaniu wody deszczowej do wnętrza wagonu. Ramy drzwiowe każdego skrzydła wywypełnione sa poziomymi okapami ochronnymi, między którymi powietrze może swobodnie cyrkulować.

Aby przez szczeliny między tymi okapami nie mogła przedostać się do wnętrza wagonu woda deszczowa, gdy **zewnętrzne drzwi suwane są niedomknięte** (co osiąga się, między innemi, przez unieruchomienie drzwi za pomocą 3-palcowego haka zarzutnego), do górnych okapów lewego skrzydła drzwi, patrząc z zewnątrz wagonu (drzwi zewnętrzne otwierają się na prawo), przypojono okapy przeciwdeszczowe. Okapy przeciwdeszczowe u dolnych okapów ochronych są zbędne, gdyż zabezpieczeniem przeciwdeszczowym jest ustawiony w pozycji pionowej mostek do ładowania.

Odpowiednio wygięta górna część blachy tego mostka trafia pod dolny okap przeciwdeszczowy, wskutek czego woda zostaje odprowadzona po blasze mostka. Umocowany zaś do progu drzwiowego płaskownik odprowadza skapującą z mostka wodę nazewnątrz wagonu.

Przytoczone urządzenie zezwala również na ustawienie **drzwi zewnętrznych** w pozycji nawpół otwartej, wskutek czego można osiągnąć dodatkowe przewietrzenie wagonu podczas transportu bydła. Dla unieruchomienia drzwi w tej pozycji, wagony zaopatrzono w dodatkowe haki do zatrzymywania drzwi.

Aby drzwi **zewnętrzne** podczas ładowania bydła mogły być w razie potrzeby unieruchomione, przewidziane są haki do ich zatrzymywania.

c) Poza tym wagony zaopatrzono w urządzenia blokujące, które **uniemożliwiają częściowe lub całkowite zamknięcie zewnętrznych drzwi suwanych, gdy drzwi wewnętrzne są otwarte lub niedomknięte.** W tym celu, na słupkach drzwiowych pudeł, umocowano pokrętne dźwignie blokujące, **które przy otwartych drzwiach wewnętrznych** jednym końcem wspierają się na bocznej powierzchni prowadnika, umocowanego w wewnętrznych drzwiach suwanych, drugim zaś końcem trafiają w skrajnię drogi zewnętrz-

nych drzwi suwanych, wskutek czego zamknięcie tych drzwi jest niemożliwe. Podczas zamykania drzwi wewnętrznych końce dźwigni blokujących, skierowane do wnętrza wagonu, ślizgają się po górnych krawędziach prowadników (poziomych). W pewnym momencie końce te zostają skierowane w ukośne kanały, wskutek czego przeciwległe końce dźwigni blokujących wznoszą się ku górze otwierając, przy całkowicie zamkniętych drzwiach wewnętrznych, — wolną drogę drzwiom zewnętrznym.

2. Mostki do ładowania.

Mostki do ładowania unieruchamia się w pozycji pionowej za pomocą zapadek, umocowanych do lewych słupków drzwiowych pudeł. Zapadka taka, po ustawieniu mostka w pozycji pionowej, opada własnym ciężarem na krawędź blachy mostka i po zamknięciu jej (dociśnięciu) zabezpiecza go, gdy odpowiednio wygięta górna część blachy mostka trafi pod dolny okap przeciwdeszczowy drzwi wewnętrznych. Aby mostek mógł zająć taką pozycję, w górnej części blachy mostka wycięto otwory na półki pionowych kątowników i teowników drzwi wewnętrznych.

Przy przetaczaniu wagonów, na tory do oczyszczenia, drzwi wewnętrzne zwykle nie są domknięte, wskutek czego otwory górnej części blachy mostka nie trafiają na odnośne półki kątowników i teowników drzwi wewnętrznych, co uniemożliwia ustawienie mostków w pozycji skrajnej i zabezpieczenie ich przytoczonymi powyżej zapadkami lewemi.

Dla uniknięcia tego zastosowano zapadki, umocowane **do prawych** słupków drzwiowych pudła, które w tych wypadkach zabezpieczają mostki od opadnięcia.

3. Zewnętrzne drzwi suwane.

Wskutek potrzeby skasowania szyn poddrzwiowych, zastosowano konstrukcję szyn naddrzwiowych, przy czym dla uniknięcia drgań, drzwi zaopatrzono w prowadniki dolne.

4. Otwory górne ścian bocznych do przewietrzania oraz do ładowania i dodatkowego przewietrzania.

Otwory górne do przewietrzania różnią się od dotychczas stosowanych tym, że oprócz okapów przeciwdeszczowych są zaopatrzone jeszcze w okapy ochronne.

Natomiast otwory górne do ładowania, oprócz zamykających te otwory klap, zaopatrzone są w umocowane na zawiasach ramki, wypełnione okapami ochronnymi i przeciwdeszczowymi. Po otwarciu klapy otworu do ładowania, otwór ten służy do przewietrzania, zaś dopiero po otwarciu ramki przewietrzającej, otwór ten służy do ładowania.

5. Otwory górne ścian szczytowych do przewietrzania.

Ze względu na wykonanie tych otworów pod samym dachem, nie wymagają one stosowania klap do zamykania. Konstrukcja blaszana zabezpiecza przedostawaniu się wody deszczowej do wnętrza wagonu.

6. Przewietrzniki dachowe.

Dla zwiększenia cyrkulacji powietrza oraz odprowadzenia wydzielanego przez bydło ciepła, umieszczono na dachu 12 przewietrzników wyciągowych.

(Końcowe uwagi wymienione w załączniku nr 1 w sprawie wagonów serii Stn dotyczą również i wagonów serii Stb.).

Załącznik nr 3 do okólnika nr 40.

Spis stacyj DOKP Wilno, którym przydzielono pomosty przenośne, dostosowane do użycia przy naładunku wagonów Stn:

Nr porz.	Nazwa stacji	Ilość pomostów
1	Słonim	1
2	Zelwa	1
3	Lida	2
4	Bereza Kartuzka	1
5	Orańczyce	1
6	Juraciszki	1
7	Bohdanów	1
8	Wołożyn	1
9	Nowojelnia	1
10	Jeziornica	1
11	Różanka	1
12	Stołpce	1
13	Horodziej	1
14	Reytanów	1
15	Gawia	1

Nr porz.	Nazwa stacji	Ilość pomostów
16	Bieniakonie	1
17	Głębokie	1
18	Postawy	1
19	Dukszty	1
20	N.-Święciany	1
21	Smorgonie	1
22	Olechnowicze	1
23	Janów Pol.	1
24	Wołkowysk C.	1
25	Wilejka	1
26	Budsław	1
27	Ziabki	1
28	Kamienna Nowa	1
29	Sokółka	1
30	Brzostowica	1
31	Pogorzelce	1
32	Suwałki	1

SPRAWY SŁUŻBY HANDLOWO-TARYFOWEJ.

24.

Okólnik dyrekcji o. k. p. z dn. 7 stycznia 1937 r. Nr 22 o postępowaniu z międzynarodowymi deklaracjami celnymi, dołączanymi do listów przewozowych.

Uchylając okólniki i kartogramy wydziału handlowo-taryfowego w sprawie postępowania z międzynarodowymi deklaracjami celnymi przy przesyłkach wywożonych za granicę (§ 5 Instrukcji o zasadach postępowania celnego w ruchu kolejowym Nr H 6) wydane od 1928 r. a mianowicie: z dn. 30.X. 1928 nr VI/196, z dn. 18.VI.1930 r, nr VI. 5/65, z dn. 22.IV.1932 r. nr HP/76, z dn. 23.V.1932 r. nr HP/100, z dn. 30.XI.1933 r. nr 293, z dn. 20.XII.1933 r. nr HP/317, z dn. 13.IV.1934 r. nr HP/97, z dn. 20.IV.1934 r. nr HP/114, z dn. 27.VII.1934 r. nr IV.1e/224, z dn. 30.VII.1934 r. nr. IV. 1e/228, z dn. 14.IX.34 r. nr IV 1e/280, Dyrekcja podaje do stosowania co następuje.

Każdej przesyłce, wysyłanej za granicę (za wyjątkiem przesyłek wywożonych do Z. S. R. R.) oprócz karty wywozu w wolnym obrocie (okólnik wydziału handlowo-taryfowego nr VI/142 z dnia 1.X.1930 r. w sprawie przepisów o statystyce celnej) powinna towarzyszyć międzynarodowa deklaracja celna.

Obowiązek dołączania do listu przewozowego międzynarodowej deklaracji celnej ciąży na nadawcy, który też zgodnie z § 2 artykułu 13 T. M. T. ponosi odpowiedzialność za następstwa braku, niedostateczności lub nieprawidłowości tego dokumentu.

O dołączeniu międzynarodowej deklaracji celnej do listu przewozowego nadawca powinien zamieścić odpowiednie oświadczenie w ustalonej do tego celu rubryce listu przewozowego.

Kolej (stacja) nie jest obowiązana sprawdzać, czy dołączony dokument jest prawidłowy i dostateczny, natomiast powinna informować nadawców o konieczności dołączania do listu przewozowego międzynarodowej deklaracji celnej.

Niedołączenie przez nadawcę międzynanarodowej deklaracji celnej nie może powodować odmowy przyjęcia przesyłki do przewozu, natomiast brak tego dokumentu w dowodach przewozowych może spowodować zatrzymanie przesyłki na granicy, aż do czasu dostarczenia brakującego dokumentu.

Druk „Międzynarodowa deklaracja celna“ może być podpisany przez spedytora, nadającego towar do przewozu, który w tym przypadku powinien figurować na liście przewozowym jako nadawca przesyłki.

Aby umożliwić nadawcom nabywanie tych druków w kasach kolejowych, stacje, na których odbywa się nadawanie przesyłek do wywozu za granicę, zaopatrują się w te druki bezpośrednio, skierowując zapotrzebowania do biura finansowego dyrekcji.

Powyższe druki są drukarni płatnymi, a cena sprzedażna została ustalona na 10 groszy za egzemplarz. Cena ta jest uwidoczniona na każdym egzemplarzu.

Druki te nie są narazie objęte mianownictwem druków i nie posiadają specjalnej numeracji.

Według „uwagi dla nadawcy“, zamieszczonej na 4 stronie omawianego formularza nadawca jest obowiązany wypełnić tylko część formularza w czarnym obramowaniu na drugiej stronie. Z uwagi jednak na to, że po uskutecznieniu nakładu tych druków zostały wprowadzone nowe zmiany, dyrekcja poleca

każdorazowo przy sprzedaży tych druków, jak również przy nadaniu przesyłki do przewozu informować nadawców, że:

1) w rubryce „5“ „waga brutto“, wprowadzony został odsyłacz 4 z uwagą: „dla Francji i Belgii podać ogólną ilość colli (sztuk), jaka wynika z listów przewozowych“.

2) w rubryce „7“ odsyłacz 4 został zmieniony na odsyłacz 5.

3) w rubryce „8“ „wartość towaru“ został dodany odsyłacz 6 z uwagą: „Przy wwozie do Francji“ podać również wartość w walucie francuskiej.

Na każdą przesyłkę, adresowaną za granicę, do listu przewozowego powinny być dołączone przez nadawcę 2 egzemplarze międzynarodowej deklaracji celnej, z wyjątkiem Szwajcarii, Czechosłowacji i Jugosławii, dla których to krajów dostateczne jest dołączenie 1 egzemplarza.

Oprócz tych zasadniczych egzemplarzy, przeznaczonych dla urzędu celnego w kraju przeznaczenia, nadawca powinien dołączyć do listu przewozowego dalsze 2 egzemplarze dla każdego z krajów tranzytowych, z wyjątkiem Austrii i Czechosłowacji przy przesyłkach drobnicowych i wagonowych oraz Węgier przy przesyłkach wagonowych.

Dołączenie tych deklaracyj ma zastosowanie również przy wywozie przesyłek ekspresowych, jednak z tą zmianą, że przy wywozie przesyłek ekspresowych do Bułgarii powinien nadawca do każdego listu ekspresowego dołączyć jeden egzemplarz, zaś do Grecji i Turcji po 3 egzemplarze wspomnianych deklaracyj.

Na wagony zbiorowe przewożone tranzytem przez Jugosławię wymagane jest dołączenie do listu przewozowego deklaracji w dwóch egzemplarzach, do użytku jugosłowiańskich władz celnych. Na przesyłki, składające się z różnorodnych towarów, wysyłane do Jugosławii nadawcy obowiązani są dołączać specyfikacje wyszczególniające zawartość przesyłki.

Przy nadawaniu do przewozu wagonowych przesyłek zbiorowych, przeznaczonych do Czechosłowacji, nadawcy powinni dołączać do listów przewozowych po jednym egzemplarzu specyfikacji zawartości. Specyfikacje te, które należy dołączać do międzynarodowej deklaracji celnej, muszą zawierać wszystkie szczegóły przewidziane w międzynarodowej deklaracji celnej.

Przy wywozie przesyłek do Grecji, międzynarodowa deklaracja celna powinna być zaopatrzona przez stację nadania stemplem z datą, ponieważ deklaracja taka może mieć również znaczenie świadectwa pochodzenia.

Do przesyłek, wysyłanych z powrotem za granicę, deklaracyj celnych dołączać nie należy. Ekspedycje towarowe, względnie ajencje celne powinny w takich przypadkach na dowodach przewozowych umieszczać adnotację treści następującej: „Zaświadcza się, że towar nie wyszedł z pod nadzoru kolejowo-celnego“ „pieczęć, data i podpis“.

Okólnik niniejszy dotyczy zarówno stacyj toru normalnego, jak i wąskiego.

Nr Vl. 1 c/1/37.

25.

Okólnik dyrekcji o. k. p. z dn. 16 stycznia 1937 r. Nr 23 o przejazdach pensjonistów wojskowych.

1) Pensjoniści wojskowi, t. j. oficerowie, którzy po przeniesieniu w stan spoczynku zostali pozbawieni stopnia oficerskiego, zachowując prawo do zaopatrzenia emerytalnego, otrzymują legitymacje osobiste odmiennego wzoru niż legitymacje oficerów w stanie spoczynku.

Legitymacje takie narówni z legitymacjami oficerów w stanie spoczynku uprawniają do korzystania z ulgi przejazdowej, polegającej na stosowaniu tabeli opłat ze zniżką 50% (tab. 7).

W poz. 43 instr. H-1a po pkt. 1 ust. (6) należy odnotować uwagę „Pensjoniści wojskowi – okólnik nr 23“ (Dz. Zarz. D. O. K. P. Wilno Nr. 4, z r. 1937 poz. 25).

2) Przy odprawie osób wojskowych na podstawie rozkazów wyjazdu według pozycji 55 Instrukcji H-1a, kasjerzy biletowi obowiązani są stemplować datownikiem część II-b rozkazu wyjazdu. Należy to czynić nie tylko w przypadku nabywania przez te osoby biletu według tabeli opłat ze zniżką specjalną, ale również wtedy, gdy nabywają one (bilet ulgowy) ze zniżką 80% na podstawie legitymacji orderu „virtuti militari“ lub „krzyża niepodległości z mieczami“, albo też gdy okazują ważny na dany przejazd bilet okresowy lub bilet bezpłatny. W przypadkach takich kasjer, stemplując rozkaz wyjazdu datownikiem, wpisuje równocześnie cenę biletu ze

zniżką 80% i nr okazanej legitymacji lub też czyni adnotację: „okazano bilet bezpłatny, okresowy nr.....“ i umieszcza swój podpis obok datownika.

W instrukcji H-1a w poz. 55, Rozdz. II pkt. 2 ust. (3) należy uczynić o tym odpowiednią adnotację z powołaniem się na nr niniejszego okólnika.

Nr. IV-2-a/5-37.

26.

Okólnik dyrekcji o. k. p. z dn. 18 stycznia 1937 r. Nr 24 o uzupełnianiu pomocniczych wykazów stacyj, przejazdach na obozy i kursy PW i WF, sprawdzaniu bezpłatnych biletów pracowników P. K. P. i przewozie w wagonach osobowych wózków dla dzieci.

Pomocniczy wykaz stacyj.

W myśl postanowień § 8 instrukcji H-1, kasy biletowe obowiązane są posiadać pomocniczy „wykaz alfabetyczny stacyj P. K. P.“, zawierający drogi przejazdu i odległości kilometryczne, przy czym wykazy te należy uzupełniać w miarę dokonywanych obliczeń w przypadkach wydawania biletów blankietowych w relacjach wykazem tym nieobjętych.

Stwierdzono, że w wielu kasach biletowych nie tylko nie uzupełnia się tych wykazów, lecz zdarza się, że kasy biletowe wogóle wykazów takich nie prowadzą. Ponieważ tego rodzaju niedbalstwo utrudnia odprawę podróżnych, szczególnie w okresach wzmożonego ruchu i wywołuje uzasadnione zażalenia, przeto Dyrekcja przypomina konieczność wzorowego prowadzenia pomocniczych wykazów stacyj. Przy przeprowadzaniu rewizji Dyrekcja poleca kontrolerom przewozów sprawdzać należyte przeprowadzanie i uzupełnianie wykazów, szczególnie w okresie po wprowadzeniu w życie nowego wykazu odległości taryfowych.

Przejazdy na obozy i kursy P. W. i W. F.

W myśl postanowień poz. 59 instrukcji H-1a, przy przejazdach członków „P.W. i W.F.“ na obozy i kursy na podstawie zlecenia na przejazd wzoru nr 23, kasjer biletowy, wydając bilet ulgowy, zatrzymuje odbitkę kalkową zlecenia w kasie i następnie przesyła do biura kontroli dochodów przy miesięcznym sprawozdaniu rachunkowym. Stwierdzono, że kasy biletowe odebrane odbitki kalkowe zleceń składają na stosy, bądź wcale nie wysyłają ich do biura kontroli dochodów, bądź też wysyłają ze znacznym opóźnieniem. Dyrekcja przypomina, że omawiane odbitki kalkowe umożliwiają kontrolę prawidłowości gospodarki zleceniami przez organa uprawnione do ich wystawiania, a oprócz tego stanowią dowody usprawiedliwiające wydanie przez kasy biletowe biletów ulgowych. Z tego też względu obowiązek zatrzymywania odbitek kalkowych zleceń na przejazd przez kasy biletowe oraz przesyłanie ich przy sprawozdaniu miesięcznym do biura kontroli dochodów powinien być przestrzegany z całą skrupulatnością.

Winni niestosowania się do niniejszego okólnika będą pociągani do surowej odpowiedzialności.

Jednorazowe bilety bezpłatne pracowników P. K. P.

Okólnikiem Min. Kom. Nr. P. 6—55/49/36, ogłoszonym w Dzienniku Urzędowym Min. Kom. Nr. 47 z dnia 30. VIII. 1936 r., wprowadzono zmianę w Rozporządzeniu Ministra Komunikacji z dnia 9.II.1933 r. w sprawie zaopatrywania pracowników w bezpłatne bilety jednorazowe (Dz. Urz. Min. Kom. Nr. 4/33).

W związku z powyższym Dyrekcja wyjaśnia, że bilety bezpłatne jednorazowe uprawniają obecnie do dwóch, niezależnych od siebie przejazdów między dowolnymi stacjami P.K.P. w tym znaczeniu, że na podstawie jednego biletu można obecnie odbyć dwa przejazdy (przejazd 1 i przejazd 2) w tym samym kierunku i w tej samej relacji, n. p. przejazd 1, z Wilna do Białegostoku, przejazd 2, również z Wilna do Białegostoku. Z tego powodu odpada konieczność wypełnienia przed rozpoczęciem podróży rubryk na obydwa przejazdy.

W myśl pkt. 17 cytowanego rozporządzenia koniecznym jest określenie kierunku przejazdu przed jego rozpoczęciem w ten sposób, by droga przejazdu była najwyżej dwa razy dłuższa od drogi najkrótszej, łączącej stację wyjazdu ze stacją docelową.

Ponieważ sprawdzenie prawidłowości wystawienia biletu w czasie podróży jest niemożliwe, gdyż organa rewizyjne nie posiadają wykazu odległości taryfowych, Dyrekcja poleca kasjerom biletowym dokładnie badać, czy przedłożony do ostemplowania bilet bezpłatny odpowiada wyżej przytoczonemu warunkowi.

Przewóz wózków dla dzieci.

Dyrekcja wyjaśnia, że wózki dla dzieci podpadają pod pojęcie bagażu, który podróżny może ze sobą zabrać do wagonów 3 kl. oznaczonych specjalnym napisem (§ 22 pkt. 2 TO. I), jeżeli warunki przewidziane w § 22 pkt. 2 TO I. zostaną spełnione, t. j. jeżeli podróżni mogą sami unieść takie wózki i jeżeli waga wózka nie przewyższa 50 kg.

Podstawa: wyjaśnienie Min. Kom. Nr HP. I. 2/87.

Nr. IV. 2/6/37.

27.

Okólnik dyrekcji o. k. p. z dn. 29 stycznia 1937 r. Nr 25 o stosowaniu taryfy specjalnej „WR—1".

W związku ze zmianą postanowień taryfy specjalnej WR-1 (Dziennik Taryf i Z. K. Nr. 3 1937) do okólnika dyrekcji ogłoszonego w Dzienniku Zarządzeń DOKP Wilno Nr. 9 z dnia 30.XI.1936 r., poz. 50 należy wprowadzić następujące zmiany i uzupełnienia.

W pkt. 5, przed ustępem drugim, rozpoczynającym się od słów „Przy stosowaniu..." należy umieścić cyfrę „6".

W tymże ustępie po słowach „...mieć na uwadze" umieścić przecinek, dodać słowo „że" i dalszą treść, od słów: „co następuje: a) Stawka...." i t. d. całkowicie skreślić aż do słów w pkt. b) na str. 4 „....również przesyłek wagonowych".

Stosownie do szczególnych warunków stosowania obecnie obowiązującej taryfy WR-1 stawki rubryki „a" klasy wagonowej taryfy specjalnej lub wyjątkowej, stosowanej łącznie z taryfą WR-I mogą być stosowane do przesyłek drobnicowych z obliczeniem za wagę najmniej 2000 kg. bez względu na to, czy dana taryfa specjalna lub wyjątkowa obejmuje przesyłki drobnicowe, czy też nie.

Nr. IV/2. b. 29/5/37.

28.

Okólnik dyrekcji o. k. p. z dn. 3 lutego 1937 r. Nr 26 o ustaleniu granicznych stacyj przejścia.

Na podstawie art. 6 konwencji polsko-czesko-słowackiej z dnia 30 maja 1927 r., dla przejścia kolejowego Zebrzydowice—Petrovice u Bohumina została wyznaczona jako stacja zdawczo-odbiorcza — stacja **Zebrzydowice,** a dla przejścia kolejowego Bobrówka—Cesky Tesin — stacja Cesky Tesin.

Przepisy służbowe Nr H-2, str. 335 należy poprawić w myśl powyższego.

Podstawa: Okólnik Min. Kom. Nr. HP. III-103/1 z dnia 20 stycznia 1937 r.

Nr. IV 1-c/11/37.

29.

Okólnik dyrektora k. p. z dn. 15 marca 1937 r. Nr 27 o postępowaniu z przesyłkami wagonowymi, przeznaczonymi do st. „Wu" wzgl. do ładowni publicznej i załadowanymi na tych punktach.

Rozdział A.

Przy przewozie przesyłek wagonowych pomiędzy stacjami taryfowymi o pełnym ruchu handlowym, **a stacjami „Wu"** na podstawie postanowień § 102 taryfy towarowej P. K. P. część I-B, polecam przestrzegać niżej zamieszczone wskazówki.

1) W listach przewozowych na przesyłki naładowane na stacjach, oznaczonych w spisie stacyj znakiem „Wu" (stacje te w dalszym ciągu niniejszego okólnika będą zwane dla skrócenia stacjami „Wu"), lub przeznaczone do tych stacyj, powinna być zamieszczona jako stacja nadania lub przeznaczenia nazwa stacji „Wu", nie zaś stacji taryfowej obsługującej stację „Wu".

Posiadacze bocznic, odgałęziających się od stacyj „Wu" oraz nadawcy (odbiorcy), którzy posiadają rachunek otwarty, złożą deklarację stałą na zasadach ogólnych ich obowiązujących przy czym, oprócz opłat przewozowych do, względnie od, stacji „Wu", należy pobierać w odpowiednich przypadkach i opłaty za podstawienie wagonów na bocznice, stosownie do zawartych umów bocznicowych.

2) Podstawianie i zabieranie wagonów ze stacyj „Wu" stosownie do przepisów W. S. G. W. T. nr R 29 do § 48 powinno się odbywać przy użyciu poleceń serii R nr 6 i zawiadomień serii R nr 13, sporządzanych w 3-ch egzemplarzach przez kalkę z zachowaniem niżej podanego porządku.

a) Stacja podstawiająca wagony, sporządza polecenie R nr 6 na wagony przezna-

czone do stacji „Wu“, oddzielnie dla każdego nadawcy lub odbiorcy, i wręcza je kierownikowi pociągu w skład którego zostały włączone wagony, o ile zaś podstawienie odbywa się parowozem przetokowym, polecenie R nr 6 wręcza się ustawiaczowi, w poleceniu tym należy oznaczyć nr pociągu, na który je wydano oraz nazwisko nadawcy lub odbiorcy.

b) Kierownik pociągu, względnie ustawiacz, oddaje wagony nadawcy lub odbiorcy za pokwitowaniem na drugim egzemplarzu polecenia R nr 6, który następnie wręcza dyżurnemu ruchu sąsiedniej stacji taryfowej, leżącej na drodze biegu pociągu, o ile stacja ta nie jest właściwą stacją obsługującą, zwraca wykonane polecenie obsługującej stacji taryfowej, jeśli zaś podstawienie wagonów odbywa się ze stacji obsługującej parowozem przetokowym, ustawiacz zwraca pokwitowany egzemplarz polecenia R nr 6 na obsługującą stację taryfową.

c) Gdy przy odczepianiu wagonów próżnych nie jest obecny nadawca, kierownik pociągu (ustawiacz) pozostawia wagony na stacji „Wu“, wpisuje czas podstawienia wagonów w rubryce 4 polecenia R nr 6, a w rubryce 5 zamieszcza adnotację tej treści: „Dn....... godz....... min....... nadawca nieobecny“, stwierdzając to swoim podpisem.

W przypadkach, gdy odbiorca jest nieobecny, wagony ładowne, podawane pociągiem, kierownik pociągu zabiera do następnej stacji taryfowej i tam je pozostawia za pokwitowaniem na poleceniu R nr 6, w drugim egzemplarzu tego polecenia, zaopatrzonym we wskazaną wyżej adnotację; wagony ładowne, podawane parowozem przetokowym ze stacji obsługującej, ustawiacz zabiera z powrotem na stację obsługującą i oddaje za pokwitowaniem wraz z egzemplarzem polecenia R nr 6, zaopatrzonym w wymienioną wyżej adnotację.

W razie niezgłoszenia się odbiorcy na stacji „Wu“ po odbiór wagonów ładownych i przewiezienia ich do następnej stacji taryfowej, ta ostatnia stacja przesyłając do stacji obsługującej polecenie R nr 6 zgłasza żądanie sporządzenia ceduły przewozowej i zawiadomienia i odbiorcy. Stacja obsługująca sporządza cedułę przewozową od stacji „Wu“ do następnej stacji taryfowej na podstawie danych w zawiadomieniu o przybyciu przesyłki, przy czym pod nazwą towaru wpisuje adnotację: „Pochodzi z przesyłki (nazwa pierwotnej stacji nadania), (nazwa stacji „Wu“) z dn.......“, należność przewozową oblicza się od stacji „Wu“ do stacji taryfowej, do której przesyłka została przewieziona wskutek niezgłoszenia się odbiorcy na stacji „Wu“.

Stacja taryfowa, na której znajduje się przesyłka, adresowana pierwotnie do stacji „Wu“, otrzymaną ze stacji obsługującej cedułę przewozową zarachowuje trybem normalnym. Odbiorca, po wykupieniu przesyłki przewiezionej skutkiem jego nieobecności ze stacji „Wu“ do danej stacji taryfowej, otrzymuje, jako dowód opłacenia należności przewozowych, odpis zawiadomienia o przybyciu przesyłki z pokwitowaniem stacji z odbioru należności, oryginał zawiadomienia z pokwitowaniem odbiorcy pozostaje na stacji.

Jeżeli przesyłka została zwrócona ze stacji „Wu“ na stację obsługującą, ta sporządza cedułę przewozową od stacji „Wu“ do stacji obsługującej i w dalszym ciągu postępuje wyżej wskazanym trybem.

Termin wolny od postojowego w stosunku do przesyłek, przewiezionych na dalszą stację taryfową lub zwróconych na stację obsługującą, należy liczyć od chwili podstawienia wagonu na tory wyładunkowe.

d) Na wagony podlegające zabraniu ze stacji „Wu“ zarówno ładowne, jak i próżne sporządza zawiadomienie R nr 13, oddzielnie dla każdego nadawcy lub odbiorcy, stacja taryfowa obsługująca, względnie sąsiednia stacja, uskuteczniająca zabranie wagonów na każdorazowe żądanie stacji taryfowej obsługującej; na wagony załadowane sporządza się zawiadomienie R nr 13 po otrzymaniu zgłoszenia nadawcy o ukończeniu naładunku, zaś na wagony próżne podlegające zabraniu stacja sporządza zawiadomienie R nr 13 z takim wyrachowaniem, by wagon mógł być zabrany pierwszym pociągiem obsługującym stację „Wu“, po ukończeniu terminu wolnego od postojowego na wyładowanie przesyłki. W zawiadomieniu R nr 13 należy oznaczyć nr poc., na który zostało wydane oraz nazwisko nadawcy lub odbiorcy.

Przy zabieraniu wagonów kierownik pociągu (ustawiacz) notuje na zawiadomieniu datę i godzinę zabrania oraz ujawnione braki i uszkodzenia wagonów, co stwierdza swoim podpisem.

O ileby wagony nie zostały rozładowane, kierownik pociągu nie zabiera je, lecz notuje o tym na zawiadomieniu R nr 13 ze

wskazaniem daty i godziny niegotowości wagonów do zabrania i zawiadomienie pozostawia na najbliższej stacji taryfowej biegu pociągu dla przesłania go stacji, która zawiadomienie sporządziła, ustawiacz zaś zawiadomienie, zaopatrzone w analogiczną adnotację, zwraca stacji obsługującej. Stacja wydaje ponownie polecenie zabrania wagonów najbliższym planowym pociągiem (parowozem), który obsługuje stację „Wu".

Stacja taryfowa obsługująca stację „Wu" może wydawać poszczególnym stałym nadawcom i odbiorcom wagonów, którzy posiadają rachunek otwarty, zeszyty druków R nr 13 celem sporządzania przez nich i doręczania stacji obsługującej zawiadomień o ukończeniu naładunku lub wyładunku wagonów na danej stacji „Wu".

3) Przesyłki nadane na stacji „Wu", jak również przesyłki zwracane ze stacji „Wu" na stację obsługującą lub kierowane do następnej stacji taryfowej, stacja obsługująca wykazuje na oddzielnych wykazach z nadania na podstawie pierwopisów ceduł przewozowych. Przesyłki nadeszłe do stacji „Wu" należy także wykazywać w oddzielnych wykazach z nadejścia, natomiast do księgi kasowej wpisuje się łącznie z przesyłkami nadesłanymi do stacji obsługującej.

Rozdział B.

Przy podstawianiu i zabieraniu z ładowni publicznej wagonów, użytych do przewozu przesyłek na podstawie postanowień § 101 taryfy towarowej część I-B i uzupełnienia ogłoszonego w dzienniku taryf Nr. 27 z 1936 r. poz. 438 — mają zastosowanie wskazówki, podane w rozdziale A niniejszego okólnika odnośnie sporządzania poleceń Nr. 6 i zawiadomień Nr. 13 oraz co do zabierania wagonów ładownych w przypadkach nieobecności odbiorcy (zobacz rozdz. A p. 2, ustęp c) z niżej podanymi odchyleniami.

1) Na wagony podlegające zabraniu z ładowni zarówno ładowne, jak i próżne sporządza zawiadomienie R Nr. 13 oddzielnie dla każdego nadawcy (odbiorcy) stacja uskuteczteczniająca zabranie wagonów na każdorazowe żądanie właściwej, obsługującej stacji taryfowej, nie oczekując nadawcy o gotowości wagonu do zabrania.

Zawiadomienie R. Nr. 13 powinno być sporządzone z takim wyrachowaniem, by wagon mógł być zabrany najbliższym pociągiem obsługującym ładownię, po ukończeniu terminu wolnego od postojowego.

W razie niegotowości wagonów do zabrania (niezakończenia naładunku lub wyładunku) kierownik pociągu (ustawiacz) nie zabiera wagonu z ładowni, notując w zawiadomieniu Nr. 13 przyczynę niezabrania, co stwierdza swoim podpisem.

Kierownik pociągu pozostawia na najbliższej stacji taryfowej biegu poc. zawiadomienie serii R. Nr. 13 celem przesłania tej stacji, która zawiadomienie sporządziła.

Właściwa stacja wydaje ponownie polecenie zabrania wagonu najbliższym pociągiem planowym.

2) Opłaty za przewóz przesyłek wagonowych od stacji obsługującej do ładowni należy wpisywać:

a) przy przesyłkach, nadeszłych za bezpośrednimi listami przewozowymi—do listów i ceduł przewozowych do rubryki na przekaz,

b) przy przesyłkach przeekspediowanych w myśl postanowień § 101 p. e T. T. cz. I-B za zgłoszeniami stacyjnymi do odpowiedniej rubryki tego zgłoszenia z pobraniem należności z góry przy nowym nadaniu;

c) przy przesyłkach nadanych na stacji obsługującej z przeznaczeniem do ładowni w myśl postanowień § 101 punktu „j" ust. 6 T. T. cz. I-B za listami przewozowymi na zasadach ogólnych.

Listy przewozowe zarówno opłacone z góry, jak i z przekazanymi należnościami powinny być wykupione przez odbiorcę na stacji obsługującej zgodnie z p. f § 101 T. T. cz. I-B przed podstawieniem wagonów na ładownię.

Ceduły przewozowe na przesyłki, nadane na stacji obsługującej pod adresem ładowni pod względem formalności, połączonych z nadaniem powinny być zarachowane na stacji obsługującej i przeprowadzone z nadania, nadejścia i wydania przesyłek przez wykazy i księgi na ogólnych zasadach. Ceduły przewozowe na przesyłki, nadeszłe z innych stacyj — stacja obsługująca przeprowadza przez wykazy i księgi z nadejścia i wydania — naprzykład przesyłki: Białystok — Wilno — ładownia Ponary; Landwarów — Wilno — ładownia Ponary, Grodno—Podbrodzie—ładownia Zułów.

Należności za przewóz wagonów ładownych z ładowni i przeznaczonych do stacji obsługującej lub też do innych stacyj mają być obliczane na zasadach ogólnych, przy tym przewóz za odcinek od ładowni do stacji obsługującej powinien być opłacany z góry lub zabezpieczony kaucją.

Za prawidłowe obliczenie należności powyższych odpowiedzialną jest stacja nadania, obsługująca ładownię. Jeżeli przesyłka, załadowana na ładowni, jest przeznaczona do stacji obsługującej tę ładownię z nadania, to cedułę przewozową stacja ta przeprowadza przez wykazy i księgi z nadania, nadejścia i wydania przesyłek, naprzykład przesyłka, ładowana w Ponarach dla Landwarowa. W tym przypadku st. Landwarów powinna być w liście przewozowym wykazana jako stacja nadania i przeznaczenia z umieszczeniem w rubryce „oświadczenia nadawcy“ uwagi „do załadowania na ładowni Ponary“. Jeżeli przesyłka, załadowana na ładowni, jest przeznaczona do stacji, położonej poza stacją obsługującą ładownię z nadania — cedułę przewozową przeprowadza się na stacji obsługującej tylko przez wykazy i księgi nadania, naprzykład przy przesyłkach Brzostowica—ładownia Krynki—Grodno; Landwarów — ładownia Ponary—Turmont.

Należności za przewóz wagonów ładownych z ładowni i przeznaczonych do stacji obsługującej, w myśl postanowień § 101 p. „j“ ustęp 6 T. T. Cz. I-B, lub do przewozu dalej— należy wpisywać do listów i ceduł przewozowych do rubryki na przekaz, wykazując w dowodach tych wszystkie niezbędne dane mające wpływ na obliczenie. Za prawidłowe obliczenie należności tego rodzaju czyni się odpowiedzialną stację nadania, obsługującą ładownię.

W razie zwrotu do stacji obsługującej wagonu ładownego (§ 101 p. f ustęp 2-gi T. T. Cz. I-B), który to wagon wysłany był do ładowni według dowodów przewozowych bezpośrednich lub wystawionych na stacji obsługującej z przeekspediowania, to ta ostatnia powinna sporządzić nową cedułę przewozową (bez listu przewozowego) z powołaniem się na dowody przewozowe pierwotne i wpisać do tej nowej ceduły należności przewozowe do rubryki na przekaz i pobrać je od odbiorcy przed wydaniem towaru. Odbiorca po wykupieniu towaru otrzymuje jako dowód opłacenia należności przewozowych — odpis zawiadomienia o przybyciu przesyłki z pokwitowaniem kasy tow. z odbioru należności. Ceduły tego rodzaju przeprowadza stacja obsługująca przez wykazy i księgi z nadania i nadejścia przesyłek na zasadach ogólnych.

W razie przewiezienia do następnej stacji taryfowej wagonu ładownego (§ 101 p. f ustęp 2-gi T. T. Cz. I-B), który wysłany był do ładowni przy dowodach przewozowych, wystawionych na stacji obsługującej, — stacja następna taryfowa sporządza nową cedułę przewozową (bez listu przewozowego) z powołaniem się na dowody pierwotne (dane te otrzymuje od sąsiedniej stacji obsługującej), wpisuje do tej nowej ceduły należności przewozowe do rubryki na przekaz i pobiera je od odbiorcy przed wydaniem przesyłki. Ceduły tego rodzaju przeprowadza następna stacja taryfowa (do której przybył wagon z ładowni) przez wykazy i księgi z nadania i nadejścia przesyłek na zasadach ogólnych.

W razie przewiezienia do następnej stacji taryfowej wagonu ładownego (§ 101 p. f. ustęp 2-gi T. T. Cz. I-B), który wysłany był do ładowni według pierwotnych bezpośrednich dowodów przewozowych, wystawionych poza stacją obsługującą, a zlikwidowanych na tej ostatniej po wykupieniu przesyłki — stacja następna taryfowa, do której przybył wagon postępuje jak wyżej w punkcie 2-gim ustępie 4-ym niniejszego okólnika.

Gdyby odbiorca przesyłek życzył sobie wagony, wykupione tak na stacji obsługującej jak i następnej stacji taryfowej, wysłać z powrotem do ładowni, to powinien on złożyć na stacji obsługującej względnie na następnej stacji taryfowej — w zależności od tego, dokąd wagony były zabrane z ładowni— deklarację według wzoru, podanego w załączniku XVI oraz nowy list przewozowy w myśl postanowień, zawartych w § 101 p. e T. T.Cz. I-B.

W razie zwrotu z ładowni specjalnym parowozem do stacji obsługującej wagonu ładowne, który nadany był na stacji obsługującej w ruchu lokalnym (§ 101 p. „j“ ustęp 6 T. T. Cz. I. B) za dowodami przewozowymi od stacji obsługującej do następnej sąsiedniej stacji taryfowej — stacja obsługująca powinna sporządzić nową cedułę przewozową (bez listu przewozowego) z powołaniem się na dowody przewozowe pierwotne, wpisać do tej nowej ceduły należności za użycie specjalnego parowozu i pobrać je od odbiorcy przed wydaniem towaru. Dalej stacja postępuje jak

wyżej w punkcie 2-im ustępie 3-im niniejszego okólnika. Gdyby w przypadkach takich odbiorca żądał przewiezienia wagonu ładownego z powrotem na ładownię, to powinien on złożyć na stacji obsługującej względnie na następnej stacji taryfowej — w zależności od tego dokąd wagon został zabrany z ładowni — deklarację według wzoru, podanego w załączniku XVI oraz nowy list przewozowy.

Zawiadowcy stacyj — kierownicy ekspedycyj pouczą właściwy personel liniowy w myśl powyższego, a kontrolerzy ruchu i kontrolerzy przewozów zwrócą uwagę na prawidłowe wykonanie.

Nr IV. 1-c/73/4/37.

Sprostowanie błędów.

W Dzienniku Zarządzeń DOKP nr 2 poz. 15 z r. 1937 na stronie 19, w szpalcie lewej pod tabelką cen podkładów, wiersz 3 i 4 należy sprostować jak następuje:

„podkładów wąskotor. o dług. 1,5 m. 30 sztuk“
„ „ „ o dług. 1,2 m. 40 sztuk“

Adres Redakcji i Administracji:

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Wilnie, ul. Słowackiego Nr 14.
Biuro Personalne pokój Nr 108, telefon Nr 8 (przez centralę D. O. K. P.).

Warunki prenumeraty:

Prenumerata wynosi w kraju:
Kwartalnie zł 2. półrocznie zł 4. rocznie zł 8.
Cena każdego numeru gr 50.

Do nabycia w Administracji Dziennika Zarządzeń
Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Wilnie.

Cena ogłoszeń:

Od wiersza — zł 1; za stronę zł 100.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach dołączonych do Dziennika.
Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

Wydawnictwo Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Wilnie.

Druk. Państw. w Wilnie. Nr 369. II-37. 1000.